

Vergaderjaar 2003–2004

29 232

Fusie KLM en Air France

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 oktober 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 oktober 2003 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 30 september 2003 over de Fusie KLM en Air France (29 232, nr. 1);**
- **de lijst van vragen en antwoorden naar aanleiding van de Fusie KLM en Air France (29 232, nr. 2).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Krom** (VVD) kan begrip opbrengen voor de beslissing van KLM om een fusie aan te gaan met Air France. De luchtvaart kampt al jaren met overcapaciteit, de marges zijn gering en KLM draait met fors verlies. Had de Staat de fusie kunnen tegenhouden? Welke rol heeft de Staat in dezen gespeeld?

De potentiële voordelen van de fusie zijn kostenbesparing en optimalisering van het netwerk. De netwerken van KLM en Air France complementeren elkaar voor een groot deel. Hoe staan de Europese Commissie en de Verenigde Staten tegenover deze fusie?

Er zijn nog meer voordelen zoals aansluiting bij Skyteam als leidende alliantie, uitbreiding van het aantal bestemmingen en aansluiting bij een partner die winst maakt.

Het is in de eerste plaats aan de directie van KLM om te bepalen hoe het bedrijf het beste kan overleven in de toekomst. De Kamer kan en moet niet op de stoel van de directie gaan zitten. Het is echter wel aan de Kamer om te beoordelen of de landingsrechten die aan de Staat toebehoren, de functie van Schiphol als mainport en de aandelen die de Staat in KLM heeft voldoende zijn gewaarborgd.

KLM kan als homecarrier aanspraak maken op de landingsrechten. Deze rechten zijn voor KLM veiliggesteld voor de komende zes jaren. Aangenomen wordt dat binnen die periode alle landingsrechten binnen de EU aan de Europese Commissie worden overgedragen en de Commissie in dezen bevoegd gezag wordt. Als dit echter niet binnen zes jaar gebeurt, is het mogelijk dat KLM geen aanspraak meer kan maken op die landings-

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtveld (VVD), Hessels (CDA).

rechten. Wat gebeurt er dan met die rechten? Blijven die bestaan? Is het mogelijk dat een nieuwe Nederlandse carrier daarop aanspraak kan maken? Waarom is er een termijn van drie tot zes jaar afgesproken en waarom niet langer of korter? Hoe zeker is het dat de Commissie binnen die termijn bevoegd gezag wordt?

Behoud van de mainportfunctie van Schiphol en de daarmee samenhangende werkgelegenheid is van zeer groot belang. De eerste acht jaren lijkt die positie redelijk veiliggesteld door het dual-hub-concept. Waar komt die termijn vandaan en waarom is niet gekozen voor een langere periode?

In geval van geschillen over de gemaakte afspraken zal een arbitragecommissie uitspraak doen. Zou het niet logischer zijn om de hele overeenkomst op de helling te zetten als een van de partijen zich niet aan de afspraken houdt? Is die optie overwogen?

Waarop is de verwachting gebaseerd dat de KLM op Schiphol blijft vliegen als de periode van acht jaren voorbij is? Als dit niet het geval is, hoe kan Schiphol dan zijn mainportfunctie behouden? Schiphol is een commercieel bedrijf en geen enkel bedrijf heeft levenslange garanties wat de klanten betreft. De positieve reactie van Schiphol op de fusie is interessant. Wat moet de overheid doen om die mainportfunctie ook zonder KLM te behouden? Wat is nodig om Schiphol op langere termijn concurrerend te maken?

Zowel KLM als Air France geeft aan geen significante ontslagen te verwachten. De strategie van de nieuwe geconsolideerde onderneming is gebaseerd op groei. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

De heer De Krom meent dat op korte termijn de grootste bedreiging voor de groei van de werkgelegenheid gelegen is in de problematiek rondom de rekenfout. Is het niet aannemelijk dat als Schiphol volgend jaar op slot zou moeten, de vluchten van KLM net zo gemakkelijk naar het vliegveld Charles de Gaulle kunnen worden verplaatst? De noodzaak om die rekenfout te herstellen is dan ook zeer groot.

Wat is het oordeel van de staatssecretaris over de geboden aandelenprijs? Kan zij helderheid verschaffen over het tijdschema van de verkoop van de staatsaandelen? Hoe lang mag dat gaan duren? Waarom is er nu al een prijs van €20 per aandeel afgesproken? Waarop is die gebaseerd?

Wat is volgens de regering het toekomstbeeld van KLM als er geen fusie komt? Welke mogelijkheden had KLM als zij in een losser verband was doorgedaan? Waarom is er gekozen voor een fusie en niet voor een alliantie?

Overeenstemming over de heffingen is door de Staat als ontbindende voorwaarde opgenomen. Hoe groot is de kans dat die overeenstemming wordt bereikt?

Tot slot vraagt de heer De Krom hoe groot de kans is dat het proces alsnog strandt en welke risico's daarbij aan de orde zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA) vindt het absoluut noodzakelijk dat de luchthaven Schiphol een internationale mainport blijft ook nu de samenwerking met KLM minder natuurlijk is geworden. Het netwerk moet in stand blijven, er moet ook gevlogen kunnen worden zonder een verplichte overstap op Charles de Gaulle. De Nederlandse Staat als aandeelhouder heeft een zorgplicht voor alle mensen die nu bij de KLM werken.

De heer Haverkamp onderschrijft dat het voor de KLM noodzakelijk is in internationaal verband samen te werken. Een belangrijke vraag is echter of de vergaande fusie waarvoor nu is gekozen, de enig juiste weg is. Aan een fusie kleven immers grote risico's. Uit onderzoek is gebleken dat er maar weinig meerwaarde gecreëerd wordt bij fusies. Een recente steekproef laat zien dat in maar liefst 83% van de gevallen de overname mislukt. Er moeten dus substantiële voordelen zijn die niet via een alliantie bereikt hadden kunnen worden. Is er onderzocht welke voordelen een alliantie zou hebben gehad? De KLM heeft al jaren zeer goede ervaringen met haar alliantie met Northwest Airlines. Op grond van welke

criteria is men tot de conclusie gekomen dat een fusie beter was dan een alliantie?

Het minder verplichtende karakter van een alliantie is een sterk punt. Er kan via een geleidelijke weg gewerkt worden naar synergie. Mocht een alliantie niet vruchtbaar zijn, dan kan deze relatief gemakkelijk worden opgeheven. Nu er gekozen is voor een fusie verliest de KLM haar zelfstandigheid in doorslaggevende mate. Hoe komen de verhoudingen te liggen als ook Alitalia toetreedt tot deze fusie?

Er is gekozen voor een constructie waarbij KLM de landingsrechten kan blijven uitoefenen. De verwachting is dat in de nabije toekomst in toenemende mate een Europese clauseule in de luchtvaartverdragen met derde landen wordt aanvaard. Dan is het voor de landingsrechten niet langer noodzakelijk dat het een Nederlandse maatschappij is. De Europese Unie is echter nog geen soevereine staat zoals bedoeld in het Verdrag van Chicago. Zullen de derde landen voetstoots akkoord gaan met de EU als verdragspartner? Hoe zal dan de verdeling van de landingsrechten plaatsvinden? Wordt er verdeeld via luchthavens of via maatschappijen? Als dat laatste het geval is, bestaat er dan zekerheid dat de Fransen hun best zullen doen voor Schiphol? Misschien is het een idee als de regering dit punt oppakt tijdens het voorzitterschap?

Er komt een lijst van 42 sleutelbestemmingen waarop KLM minimaal vijf jaar blijft vliegen. Wat is de minimale frequentie en capaciteit voor een sleutelbestemming? Wat gaat er gebeuren met de andere 26 bestemmingen? Krijgen andere maatschappijen een kans om de opengevallen gaten te vullen?

Hoe wordt de vertegenwoordiging van KLM in de diverse organen geregeld? Het State Assurances Committee zal in zaken die de Nederlandse Staat aanhangig maakt, optreden met drie bindende adviseurs. Wordt niet het risico gelopen dat er een 2:1 verhouding zal zijn in het nadeel van de Nederlandse Staat?

De Staat behoudt maximaal zes jaar de optie om uit luchtvaartpolitieke overwegingen 50,1% van de aandelen te verwerven. In de persverklaring van KLM wordt echter geen termijn genoemd. Hoe verhoudt zich dat? Gezien het grote belang dat KLM nu heeft voor de mainport Schiphol, heeft het de voorkeur om deze mogelijkheid niet tot zes jaar te beperken. En als de landingsrechten onverhoopt teruggenomen worden, wat gebeurt er dan?

De heer Haverkamp staat niet negatief tegenover een fusie als de voordelen werkelijk opwegen tegen de risico's die gelopen worden.

De heer **Verdaas** (PvdA) is van mening dat het kabinet geen steun nodig heeft van de Kamer om tot dit besluit te komen. Als de Kamer de regering zou vragen ervan af te zien, hoe wordt dat verzoek dan gewogen?

Als een bedrijf een onderhandelingsproces ingaat terwijl het in een slechte positie verkeert, is er geen sprake van een goede onderhandelingspositie en zal het resultaat altijd nadelig voor het bedrijf zijn. Als KLM niet in die positie had gezeten, zou de overeenkomst er heel anders hebben uitgezien.

Het besloten onderhandelingsproces laat zich moeilijk beoordelen. Dat geldt ook voor de rol van de staatssecretaris. Na acht jaar is er geen enkele garantie meer voor de mainportfunctie van Schiphol en voor het vliegen van de KLM op Schiphol. Bij elke overeenkomst zitten vrijwaringsclausules die, als daartoe aanleiding is, tot nadere afspraken kunnen leiden, ook binnen die acht jaar. Zijn die voorwaarden opgenomen en wat behelzen die?

De heer Verdaas vindt het zeer terecht dat Schiphol aangeeft positief tegenover de fusie te staan. Geen enkel bedrijf zal immers zeggen dat zijn bedrijf ten gronde gaat; dat werkt als een self fulfilling prophecy. Hij meent dat wanneer Schiphol op de beurs zou zijn, de aandelen gezakt waren. Schiphol loopt immers een risico.

Hoe rijmt de staatssecretaris de mededeling dat er 500 banen extra geschrappt zullen worden bij KLM met de berichten dat de werkgelegenheid bij KLM niet in gevaar komt?

De heer Verdaas benadrukt zeer te hechten aan de positie van Schiphol als mainport.

Wordt in het nieuwe bedrijf het deel KLM nog als Nederlands ervaren of zal men het geheel zien als een Frans bedrijf? Waarom heeft KLM zo plotseling besloten tot een fusie en is men niet eerst gaan samenwonen zoals de heer Wijk eerder aankondigde?

Mevrouw **Gerkens** (SP) meent dat enigerlei vorm van samenwerking tussen KLM en een andere Europese maatschappij onontkoombaar was. KLM heeft een zware schuldenlast en leidt verlies. Mevrouw Gerkens geeft de voorkeur aan een alliantie, te meer omdat ook Alitalia zich bij deze fusie zal gaan aansluiten en eerdere besprekingen tussen KLM en Alitalia stukgelopen zijn.

De ervaringen met fusies zijn niet altijd even goed. In hoeverre is het zeker dat deze fusie geen sterfhuisconstructie zal zijn? Frankrijk houdt in de combinatie een belang van 44% en KLM 14%. Welke garantie kan de regering geven dat de Franse staat na afloop van de periode van acht jaar waarin de Nederlandse Staat nog een vetorecht heeft, geen werkgelegenheidspolitiek zal voeren ten koste van het KLM-deel van de combinatie? Wanneer en hoe zijn de vakbonden geïnformeerd over de op handen zijnde fusie?

Mevrouw Gerkens vraagt ook welk vangnet er is als de landingsrechten niet na zes jaar in handen van de Europese Commissie zijn. Wat zijn de consequenties als de Verenigde Staten de alliantie Skyteam niet goedkeuren?

Tot slot vraagt zij hoe gegarandeerd wordt dat eventuele klappen evenredig verdeeld worden over KLM en Air France, tenzij er economische redenen zijn om dat niet zo te doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) acht de overname van KLM door Air France onvermijdelijk. KLM staat er zeer matig voor; het is een kwetsbaar bedrijf. Dat wordt mede veroorzaakt door de extra kosten voor de feeder vluchten die nodig zijn om de zeer rendabele transatlantische vluchten te kunnen uitvoeren. Op die manier is er op Schiphol een kunstmatige hub in het leven geroepen. Met deze overname is die kunstmatige overstapluchthaven op haar natuurlijke grenzen gestuit. KLM heeft eruit gehaald wat erin zat maar het achterland is nu eenmaal niet groter. De Rotterdamse haven heeft een natuurlijk achterland en ligt op een scharnierpunt. Schiphol heeft geen natuurlijk achterland. Met deze overname zal er langzaam een einde komen aan het idee dat Schiphol de motor is van de Nederlandse economie; die motor zal in een rustiger versnelling gaan rijden. De heer Duyvendak verwacht een stabilisatie van ongeveer 40 miljoen passagiers en vraagt of de staatssecretaris deze zienswijze deelt. De zwakke positie van KLM is vertaald in het onderhandelingsresultaat: het is een regelrechte overname. Ook de secundaire voorwaarden die KLM en de Staat eruit hebben gesleept, zijn beperkt: vijf jaar garantie op de naam, acht jaar garantie op een aantal aspecten van Schiphol. Er worden 42 bestemmingen gegarandeerd. Wat houdt dat precies in? In de begroting 2004 wordt ten aanzien van Schiphol gesteld dat het kabinet het wetgevingstraject vervolgt dat leidt tot vervreemding van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol. Hoe verhoudt antwoord nr. 13 zich hiermee?

Tot slot complimenteert de heer Duyvendak het kabinet met het behaalde onderhandelingsresultaat.

De heer **Hermans** (LPF) wijst erop dat 80% van de fusies mislukken met als voornaamste struikelblok het verschil in bedrijfscultuur. Het verschil

tussen de Franse en de Nederlandse bedrijfscultuur is evident. Hij is dan ook zeer bezorgd en droevig gestemd. De rol van het parlement in dezen is echter zeer beperkt.

Kan de staatssecretaris aangeven wanneer zij actief betrokken is geraakt bij het onderhandelingsproces? Was op dat moment een alliantie nog een optie of ging het toen nog slechts over een fusie?

Een van de waarborgen is markttoegang. De Nederlandse Staat heeft een belang van 14% geëist. Gemeld wordt dat er gezamenlijk met de Franse Staat zal worden afgebouwd. In de ene brief lijkt het erop alsof de Franse Staat het voortouw heeft, in de andere brief is het de Nederlandse Staat en even later wordt er gezegd dat het gezamenlijk zal gebeuren. Kan daarover opheldering worden gegeven?

Vijf bestemmingen mogen verdwijnen als gevolg van synergie. Verder mag een lijn worden opgeheven als de economische waarde daarvan verdwijnt. Het begrip economische waarde is echter arbitrair. Men kan om bedrijfsredenen een bestemming economisch onaantrekkelijk verklaren. Is dit reden voor arbitrage?

Uit de beantwoording blijkt dat er nog geen samenwerkingsovereenkomst is tussen Frankrijk en Nederland. Is het een ontbindende voorwaarde als deze er niet komt? En wat gebeurt er als er geen fiscale overeenkomst komt over de heffingsrechten? Gaat het sprookje dan niet door? En wat als er geen goedkeuring komt van de DG mededinging van de Europese Commissie? Is een alliantie dan weer een optie?

Drie jaar lang zal één van de bestuurders van de KLM Assurances Foundation een Nederlander zijn. Wat gebeurt er na die drie jaar? Hoe is de opstelling van de Nederlandse Staat als Alitalia wil toetreden?

De heer Hermans verwijst naar een bericht van de Vereniging van effectenbezitters. Daarin wordt gesteld dat het eigen vermogen per aandeel KLM €32 bedraagt, ruim tweemaal zo hoog als het bod en dat de karigheid van het bod daarmee wordt benadrukt. De genoemde 715 mln euro is bovendien nog minder dan het bedrag van 1,2 mld euro dat KLM de afgelopen drie jaar in nieuwe vliegtuigen investeerde. Indien het bod slaagt, krijgt Air France KLM in handen voor minder dan de helft van het eigen vermogen en krijgen de Fransen de merknaam en de landingsrechten er gratis bij. Mogelijk is er dus niet zo'n goede deal gemaakt!

Mevrouw **Giskes** (D66) stelt dat de ontwikkelingen rondom KLM duidelijk illustreren dat de ene mainport de andere niet is. Rotterdam en Schiphol zijn absoluut niet vergelijkbaar. Rotterdam is een geografisch uniek gegeven in Nederland waaraan niemand kan tornen, terwijl een luchthaven overal in Europa kan liggen. Waarschijnlijk is dat een van de redenen waarom het niet zo goed gelukt is de positie van Schiphol maximaal te garanderen.

Mevrouw Giskes meent dat het beter is een gefuseerde KLM te hebben dan helemaal geen KLM meer. Uit de jaarstukken blijkt immers dat het niet echt goed gaat met KLM. Zij sluit zich aan bij de vragen over landingsrechten, gegarandeerde bestemmingen, beoordeling van de mededinging op Europees niveau, fusie versus alliantie, etc. Kan de staatssecretaris expliciet ingaan op de rol die de overheid heeft gespeeld? Wat is de betrokkenheid van het ministerie van Economische Zaken hierbij?

Inzake het aandeelhouderschap van de overheid wordt verwezen naar de preferente aandelen die de Staat heeft. Wat wordt bedoeld met de zin «Het zij duidelijk dat het aandeelhouderschap in het teken staat van de luchtvaartpolitiek.»? Hoe zal dat worden ingevuld?

Wat betekent dit alles voor de geplande beursgang van Schiphol? Gaat die door en, zo ja, wanneer?

Tot slot vraagt mevrouw Giskes welke invloed dit alles zal hebben op de Nederlandse inzet op HSL-verbindingen all over Europa. Niet voor niets is

het op Europees niveau heel nadrukkelijk de bedoeling om een deel van het vliegverkeer te ondervangen met snelle goede treinverbindingen.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** wijst erop dat de rol van de Kamer specifiek bepaald is in de Comptabiliteitswet. Bij verkoop van aandelen wordt de Kamer achteraf geïnformeerd.

Door de aandelen niet op de markt te zetten, kan de Staat een fusie tegenhouden. Als de Staat echter eenmaal toestemming tot een fusie heeft gegeven, is het ingewikkeld om dat terug te draaien. De bedrijven hebben weliswaar de mogelijkheid om tot ontbinding over te gaan, maar dat doet men niet snel. Er is een arbitrageraad om te proberen de vraagstukken binnen het bedrijf op te lossen. Beide bedrijven vragen zekerheden aan elkaar. Er worden afspraken gemaakt en er worden modellen bedacht waarop men elkaar kan aanspreken als een van de partijen zich niet aan de afspraken houdt. In dit geval zijn er ook zekerheden afgesproken tussen de Franse en de Nederlandse overheid. Nederland heeft een groot belang in de toekomst van KLM. Er zijn ook afspraken gemaakt over wat er moet gebeuren op het moment dat KLM en Air France het niet met elkaar eens zijn. Die afspraken gelden echter slechts voor een bepaald aantal jaren. Het is inderdaad niet goed mogelijk dat KLM verder gaat als stand alone. Dat heeft alles te maken met de concurrentie en de financiële situatie van de KLM. De gebeurtenissen van 11 september, de SARS-epidemie en de oorlog in Irak zijn natuurlijk allemaal van invloed geweest op de positie van de KLM.

Wereldwijd zijn er vier allianties die ertoe doen: Oneworld, Star Alliance, Skyteam en Wings. KLM maakt samen met Northwest deel uit van Wings. Wings is de kleinste van de vier en het ziet ernaar uit dat de toekomst van KLM in die alliantie onzeker wordt, Northwest zit immers al half in Skyteam. Er is natuurlijk gekeken naar mogelijkheden tot aansluiting met andere allianties. Met Lufthansa is er een te grote overlap in het netwerk en British Airways en de Oneworld Alliantie voelden niet zoveel voor verdergaande samenwerking. Er kon dus niet veel efficiency behaald worden.

Maanden geleden is de Staat zeer algemeen op de hoogte gesteld van de verdergaande gesprekken tussen Air France en KLM. Fusie was daarbij een zeer waarschijnlijke optie omdat daar de meerwaarde te behalen is. Waarom gaat het slecht met KLM? Niet vanwege het netwerk maar vanwege de hoge kosten. Het is dan niet zo'n goed idee om een alliantie aan te gaan waarbij stoelen en vluchten gedeeld worden; het is beter als men operationele kosten kan besparen en dat kan door het deels in elkaar schuiven van de bedrijven. De Staat heeft niet gezegd dat KLM geen alliantie of fusie mocht aangaan, maar wel aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover een fusie. De samenwerkingsvorm is in eerste instantie een keuze van de bedrijven. De staatssecretaris meent dat gegeven de financiële situatie van KLM een fusie de enige oplossing was. Men kan ieder moment uit een alliantie stappen en een fusie biedt meer zekerheden. De Staat kijkt naar de garanties om de nationale publieke belangen zeker te stellen. De staatssecretaris gaat ervan uit dat KLM en Air France alles zullen doen om de fusie te laten slagen. Air France is op dit moment een van de weinige winstgevende luchtvaartmaatschappijen in Europa en ook dat biedt perspectief.

Er waren voor KLM zeker niet alleen negatieve vertrekpunten. KLM kon nu nog proactief de markt op om met diverse allianties te praten. Dat is beter dan nog een paar jaar te wachten en overgeleverd te zijn aan de laatste die KLM nog zou willen hebben. KLM en Nederland hebben altijd vooropgelopen. Nederland was de eerste die een open sky agreement met de VS aanging, KLM was de eerste die een alliantie aanging met een Amerikaanse carrier en KLM vormt nu samen met Air France de eerste Europese

luchtvaartmaatschappij. Air France is een financieel gezond bedrijf maar kiest toch voor een fusie met de KLM. De overheid heeft zelf niet onderzocht wie de beste partner voor de KLM zou zijn.

Pas toen de modellen klaar waren, is de Staat gedetailleerd geïnformeerd. Er was afgesproken dat de Staat een maand zou nemen om een en ander goed te laten bekijken door juristen en economen en om onderhandelaars in te zetten om de belangen van de Staat goed te behartigen.

De Franse Staat heeft nu 54% aandelen en de Nederlandse Staat 14,1%. Deze aandelen worden afgebouwd op het moment dat de Fransen dat ook doen. De Fransen hebben aangegeven zo snel mogelijk naar onder de 20% te willen en Nederland gaat dan proportioneel mee naar beneden. Met deze aandelen kan niet veel invloed uitgeoefend worden en zij leveren ook niet veel geld op. De aandelen worden pas van de hand gedaan als de Fransen dat ook doen. De Fransen houden na de fusie met rond de 45% een grote invloed in de holding AF/KL. Als zij zich terugtrekken, wordt het veel meer een bedrijfsholding met minder invloed van de Franse overheid. De Franse overheid heeft Air France de afgelopen jaren heel sterk als een bedrijf behandeld, ook al had zij een meerderheidsinvloed in de maatschappij. Zij heeft meer invloed uitgeoefend op de luchthaven.

Schiphol heeft inderdaad geen specifiek achterland, daarom is de hubfunctie zo belangrijk. Die distributierol is erg uitgebouwd. Dat heeft Nederland geen windeieren gelegd en is zeer gunstig geweest voor de economie in de Amsterdamse regio en in bredere zin voor het hele land. Schiphol is niet dé motor van de Nederlandse economie maar wel een belangrijk onderdeel van Nederland distributieland. Afhankelijk van het belang dat men aan de luchtvaart hecht en de nadelen die daaraan verbonden zijn, wil men een groter of een kleiner Schiphol. De keuze van de meerderheid van de Kamer is tot nu toe geweest om de groei en de hubfunctie van Schiphol daadwerkelijk te accommoderen. Dat is ook de komende tijd de bedoeling.

Sinds de uitspraak van het Europese Hof mogen niet alleen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol vliegen. Lufthansa bijvoorbeeld en andere Europese luchtvaartmaatschappijen mogen nu onder Nederlandse luchtvaartverdragen hun operaties vanaf Schiphol uitvoeren. Wil Schiphol die hubfunctie behouden, dan moet het een aantrekkelijke luchthaven zijn en blijven. Schiphol moet ervoor zorgen voldoende bestemmingen te behouden, zowel voor passagiers als voor vracht. Later is KLM daarbij niet meer de hoofdspeler. Op dit moment is dat echter nog wel het geval en daarom hecht de regering aan het behoud van KLM als nationale carrier. Nederland heeft als eerste land heel veel landingsrechten verworven. Het Europese Hof heeft uitgesproken dat nationaliteitseisen in luchtvaartovereenkomsten strijdig zijn met het Europese verdrag. Het geldt slechts in de luchtvaartverdragen van EU-lidstaten; daarin mogen alleen nog EU-clausules worden opgenomen. Voor veel andere zaken zijn er nog geen afspraken gemaakt. Daarnaast is er nog de relatie met derde landen zoals Japan en China. Die landen moeten accepteren dat Europa straks samen met de lidstaten over EU-clausules met betrekking tot eigendom en zeggenschap onderhandelt en niet uitsluitend de verschillende nationale staten afzonderlijk. Dat is de reden waarom de regering ervoor heeft gepleit dat er waarborgen worden ingebouwd. KLM behoudt gedurende drie jaar de nationale status met een mogelijke verlenging tot zes jaar. Daarna is de verwachting dat er geen nationaliteitseisen in luchtvaartverdragen meer staan. Zolang dat niet geregeld is, heeft het bedrijf AF/KL er geen baat bij om de Nederlandse nationaliteit op te heffen, want dan raakt het de Nederlandse landingsrechten kwijt. Op het moment dat derde landen hier een probleem zouden maken, kan de Staat haar optie tot het verkrijgen van 50,1% activeren en ervoor zorgen dat de werkmaatschappij KLM de Nederlandse nationaliteit behoudt. Dat mag de Staat

echter alleen doen om luchtvaartpolitieke redenen, dus als een land van buiten de EU dreigt landingrechten in te trekken.

De Europese landen hebben onder voorwaarden ingestemd met de rol die de Europese Commissie bij de landingsrechten wil gaan spelen. Nederland speelt hierbij zeker een actieve rol en heeft als een van de eerste gezegd wel een mandaat van de Europese Commissie te willen maar wel onder bepaalde voorwaarden. Nederland heeft andere landen gevraagd, daarin mee te gaan. Als het te lang blijft hangen, ontstaat er namelijk veel onzekerheid ook over de landingsrechten. Nederland hoopt tijdens het Europese voorzitterschap in ieder geval het eerste mandaat ingevuld te krijgen. Op dit moment is het nog steeds aan de nationale autoriteiten om over landingsrechten te onderhandelen en niet aan de luchthaven of aan de luchtvaartmaatschappijen.

Volgens de eerste signalen ziet Brussel wel iets in deze fusie. Het ligt in lijn met de opvatting dat er uiteindelijk niet zo heel veel luchtvaartmaatschappijen in de EU zullen overblijven. Uiteraard zal de Commissie heel goed kijken naar concurrentie op routes, etc. Ook vanuit de VS komen signalen dat men positief tegenover deze fusie staat. De zaak moet echter nog worden voorgelegd.

De Staat heeft voor de komende acht jaar zekerheid gevraagd dat KLM vanaf Schiphol opereert. De bestemmingen zijn voor vijf jaar vastgelegd. KLM verzorgt 70% à 80% van de vliegbewegingen op Schiphol. Het was geen probleem om dit vast te leggen, want de Fransen willen KLM niet bij Schiphol weghalen, zij zien dat als een goede markt. Bovendien hebben beide maatschappijen verschillende netwerken: KLM is meer op de noordkant gericht en Air France op de zuidkant. Natuurlijk weet men niet wat er na acht jaar gebeurt, maar men kan ervan uitgaan dat Air France niet alleen maar iets aan KLM heeft vanwege efficiencyvoordelen maar juist het grote netwerk als meerwaarde ziet. Het zal dan ook niet de bedoeling zijn dat KLM verdwijnt van Schiphol.

Een key destination is economisch bepaald. Bedrijfseconomisch gezien wordt gestreefd naar minimaal één keer per dag op een key destination te vliegen. Dat betekent echter niet dat men met lege vliegtuigen gaat vliegen. Er zijn uitzonderingen mogelijk namelijk na een crisis of door een structurele neergang op een bepaalde route. Dat heeft KLM expliciet gevraagd omdat een bestemming niet meer rendabel kan zijn of niet aangevlogen kan worden vanwege een crisissituatie. In geval van onenigheid, zal de arbitrageraad daarover uitspraken doen. Om de key destinations heen zitten een heleboel feedervluchten. Er wordt niet bepaald hoeveel keer per dag een bestemming moet worden aangevlogen.

De Staat heeft 8 miljoen preferente aandelen die nominaal €2 bedragen. Het gaat daarbij om een bedrag van 17 mln euro. Er is onderhandeld om te komen tot een hogere opbrengst en dat heeft geleid tot het bedrag van 20 mln. De Staat heeft geen gewone aandelen waarop het bod van Air France betrekking heeft.

De Franse Staat heeft 54% aandelen maar na de fusie wordt dat rond de 45% en daarna gaat zij tot beneden de 20%. Nederland heeft 14% cumulatief preferente aandelen A. Daarnaast is er een optierecht voor preferente aandelen B tot 50,1% van het totale kapitaal. Dat heeft de Staat voor drie tot zes jaar opgenomen. Indien de landingsrechten materieel bedreigd worden, kan de Staat preferente aandelen B verwerven tot 50,1%. Er zijn geen economische redenen om deze aandelen aan te houden. Cumulatief preferente aandelen leveren niet zo heel veel op; het is een ander type aandeel dan gewone aandelen.

In de arbitrageraad zitten vier personen: één namens KLM, één namens de Nederlandse Staat, één namens Air France en een voorzitter. Die voorzitter heeft de eerste drie jaar de Nederlandse nationaliteit. Het zijn waarschijnlijk allemaal Nederlanders, behalve dat Air France waarschijnlijk een Fransman inzet. De Staat wijst degene aan die namens de Staat optreedt, de KLM degene die namens haar optreedt, AF/KL holding wijst de derde

persoon aan en met zijn drieën wijzen zij de vierde aan en die persoon moet een Nederlander zijn. Men treedt op in groepen van drie. Als het een probleem is van de KLM, dan zal de staatsarbiter terugtreden en als het een probleem is van de Staat, zal de KLM-arbiter terugtreden. De staatssecretaris verwacht een positief effect voor de NS omdat de HSL-verbinding naar Charles de Gaulle vaker gebruikt zal worden. De privatisering van Schiphol staat los van de fusie KLM/Air France. De overheid gaat verder met de voorbereiding van die privatisering. Het wetsvoorstel lag al bij de Kamer. Tijdens Balkenende I zijn er extra voorwaarden gesteld en deze zijn expliciet ingebracht tijdens de onderhandelingen over Balkenende II. Die voorwaarden zijn bijna uitgewerkt. Bekeken wordt of op grond daarvan het huidige wetsvoorstel al dan niet aangepast moet worden. Daarna komt de wet naar de Kamer. Het kabinet staat nog steeds achter een potentiële privatisering. Er is echter nog geen termijn afgesproken.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) stelt vast dat deze ontwikkeling onvermijdelijk en noodzakelijk lijkt. Het is een grote klus voor het management van het nieuwe bedrijf om er een succes van te maken.

De heer De Krom herhaalt zijn vraag of het een reële mogelijkheid is dat de vluchten van KLM verplaatst worden naar Charles de Gaulle als Schiphol volgend jaar op slot zou gaan.

De heer **Haverkamp** (CDA) meent dat er nog onduidelijkheid bestaat over de samenstelling van een State Assurances Committee en refereert aan de brief van 30 september waarin staat dat één adviseur door de Staat wordt aangewezen, één door de AF/KL holding en één door Nederlandse Staat, AF/KL holding en KLM gezamenlijk. KLM is straks onderdeel van die AF/KL holding. Wie beslist dan namens KLM?

Bestaat het risico dat er daadwerkelijk 26 KLM-bestemmingen worden opgeheven?

Tot slot vraagt hij de staatssecretaris in te gaan op het winstoogmerk dat Air France natuurlijk heeft bij de fusie met KLM.

De heer **Verdaas** (PvdA) sluit zich aan bij het verzoek om méér zicht op de arbitrageraad. Die raad is namelijk cruciaal in de eerste periode. Er zullen beslist veel conflicten ontstaan en dan moet de competentie van zo'n arbitrageraad duidelijk zijn.

Kan KLM na afloop van de garantietermijn nog een doorstart maken? Nu is het na acht jaar immers alles of niets! De mogelijkheid om die 51% preferente aandelen terug te kopen, vindt de heer Verdaas een wassen neus. Wie koopt er nu aandelen terug van een bedrijf dat in een zwaar conflict zit? Hij vindt dat geen voldoende garantie en maakt zich ernstig zorgen.

Mevrouw **Gerkens** (SP) blijft zorgen houden over de arbitrageraad en sluit zich aan bij de opmerkingen hierover. Wat gaat er gebeuren als het economisch niet goed gaat in de luchtvaart? Zal Frankrijk dan niet het staatsbelang boven het bedrijfsbelang stellen?

Mevrouw Gerkens erkent dat een vorm van samenwerking onontkoombaar is, maar geeft de voorkeur aan een alliantie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat de staatssecretaris erg vaag geweest is over de toekomst van Schiphol. Misschien moet daarover op een ander moment verder gesproken worden. In het verleden zijn er veel scenario's geweest en zijn er toekomstverwachtingen gewekt. Er is gesproken over een doorgroei naar 60 of 80 miljoen passagiers maar

daarbij zat altijd een maincarrier en die is er nu niet meer. Hoe zien de toekomstscenario's er nu uit?

Met 42 key bestemmingen is er sprake van een forse krimp van 30% ten opzichte van de huidige situatie. De bestemmingen zijn gegarandeerd, maar hoe is de 80% van het vrachtvervoer gegarandeerd?

De regering gaat door met de privatisering van Schiphol. Charles de Gaulle wordt ook geprivatiseerd. Is er kans op overname door Schiphol van Charles de Gaulle of omgekeerd?

De heer **Hermans** (LPF) vraagt zich af wat er gebeurt als de onderhandelingen mislukken.

Volgens de heer Hermans gaat het bij de arbitrageraad om een stichting bestaande uit vier mensen. Per geval wordt daaruit een commissie samengesteld van drie mensen. Degene die een zaak aanhangig maakt, heeft daarin geen zitting. Kan de staatssecretaris aangeven wie wat aanhangig kan maken?

Het feit dat KLM het in haar eentje niet haalt, is volgens de heer Hermans met name te wijten aan het management van KLM. Lufthansa en Air France zijn wél winstgevend. KLM kan met een bezettingsgraad van 80% geen winst maken terwijl veel bedrijven dat wél kunnen. Ook de flater met Alitalia heeft veel geld gekost. Het is te gemakkelijk om alleen te zeggen dat het slecht gaat. Het bedrijf KLM wordt niet goed geleid. Er is sprake van mismanagement en men kan niet concurreren op basis van kosten-efficiency.

Mevrouw **Giskes** (D66) heeft de indruk dat het kabinet uit alle macht heeft geprobeerd om zoveel mogelijk garanties in te bouwen. Er is echter nog een aantal vragen over het succes daarvan.

Zij vraagt of het bericht juist is dat men in het noorden van Frankrijk bezig is met het ontwikkelen van een nieuwe luchthaven.

De **staatssecretaris** ontkent dat er sprake is van de ontwikkeling van een nieuwe luchthaven. De desbetreffende minister heeft een streep gezet door die plannen. Dat is ook een van de redenen waarom het aantrekkelijk voor Air France is om samen te werken met KLM op Schiphol.

De arbitrageraad bestaat uit vier personen. Degene die een zaak aanhangig maakt zit er wél in. Als de Nederlandse Staat bijvoorbeeld vindt dat een van de state assurances geschaad wordt, zit de arbiter van de Nederlandse staat wél in de raad maar niet de afgevaardigde van KLM. Als KLM een zaak aanhangig maakt, zal de staatsarbiter eruit vallen. Dan is er nog iemand uit de AF/KL holding en iemand die door alle drie de partijen is aangewezen en die laatste persoon moet de komende drie jaar een Nederlander zijn. Het Nederlandse belang wordt op deze wijze stevig gewaarborgd. KLM wijst zelf de KLM-persoon aan.

Lufthansa en Air France beschikken over een groot eigen netwerk. KLM heeft veel meer te maken met een transernetwerk waarmee veel minder winst gemaakt kan worden. De staatssecretaris heeft geen oordeel over het management van de KLM. Misschien had de KLM zich wat eerder moeten beraden op een veranderende markt en op de positie van de low cost carriers.

Het gaat niet om echte aandelen, het zijn preferente aandelen of opties. Het is een ander type constructies.

Frankrijk geeft aan dat zij zo snel mogelijk haar belang wil afbouwen. De Nederlandse Staat zorgt ervoor dat zij gelijkelijk afbouwt. Beide overheden geven aan dat zij straks zo min mogelijk bemoeienis met de bedrijven willen hebben.

De toekomst van de mainportfunctie van Schiphol wordt uitgewerkt, ook omdat er op termijn vragen over een zesde en zevende baan zullen komen. Er is een mainportproject waarbij ook dit soort vragen aan de orde komt. De staatssecretaris verwacht dat dit nog wel enige tijd in beslag zal

nemen, te meer omdat de Europese markt in beweging is. De projectopzet zal de Kamer toegestuurd worden.

Het is niet zo dat er behalve de 42 key destinations geen andere bestemmingen meer worden gevlogen. Er zijn zeer veel bestemmingen. Het gaat om garanties dat die 42 bestemmingen blijven bestaan, maar daaromheen zitten veel feeders en die vallen ook niet weg. Er is inderdaad niet opgenomen om hoeveel vluchten het gaat en er staat ook niet expliciet dat daarmee 80% gegarandeerd is. Theoretisch hebben de bedrijven de vrijheid om van acht keer naar één keer te gaan, maar bedrijfseconomisch is dat absoluut zinloos. De bedrijven moeten renderen. De staatssecretaris meent dat deze afspraak voldoende zekerheden biedt.

Als Schiphol geprivatiseerd wordt, zal de Staat moeten bekijken welke garanties er nodig zijn. De vraag met wie Schiphol zou willen samengaan, is niet direct aan de Kamer.

Tot slot merkt de staatssecretaris op dat er nog geen goedkeuring aan de fusie gegeven is omdat er gewacht wordt op een fiscaal punt. Het gaat er namelijk om dat buitenlandse bedrijven die in Nederland gevestigd zijn, in Nederland belasting moeten betalen. Dat moet nu vastgelegd worden. Zij verwacht dat dit op zeer korte termijn zal worden opgelost en dan kan het MOU (memorandum of understanding) getekend worden.

De **voorzitter** wijst op de toezegging van de staatssecretaris om de Kamer de projectopzet inzake de mainport Schiphol toe te zenden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers